

Bruksela, 1 października 2018 r.
(OR. en)

12627/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0293(COD)

CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563

NOTA

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Rada

Nr poprz. dok.: 12303/18
Nr dok. Kom.: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określający normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniający rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona)
– Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 8 listopada 2017 r. Komisja przedłożyła wniosek w sprawie rozporządzenia ustalającego nowe normy emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych. Celem wniosku jest, między innymi, przyczynienie się do osiągnięcia określonego przez Radę Europejską celu polegającego na 30-procentowej redukcji emisji do roku 2030 w sektorach nieobjętych ETS, przełożonego na cele krajowe w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego, oraz realizacja celów porozumienia paryskiego.

2. Aby to osiągnąć, Komisja proponuje ogólnounijne cele redukcji emisji CO₂ dotyczące nowych samochodów osobowych i dostawczych od roku 2025 do 2029 oraz począwszy od roku 2030 porównywalne z celami na rok 2021 określonymi we wcześniejszym prawodawstwie (15% w latach 2025–2029 zarówno dla samochodów osobowych, jak i dla dostawczych oraz 30 % od roku 2030 dla obydwu rodzajów pojazdów).

We wniosku utrzymano masę pojazdów w parku pojazdów jako parametr do obliczenia docelowych indywidualnych poziomów emisji dla każdego producenta.

3. W celu stopniowego wprowadzania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV) wniosek Komisji zawiera mający funkcjonować od 2025 roku mechanizm zachęt dla producentów, by wypuszczali na rynek większą liczbę takich pojazdów. Jeżeli udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych od danego producenta przekroczy pewien poziom odniesienia, producent zostanie nagrodzony mniej restrykcyjnymi docelowymi poziomami emisji CO₂. Proponowany poziom odniesienia na lata 2025–2029 to 15%, a od 2030 r. – 30%.
4. W Parlamencie Europejskim na sprawozdawcę wniosku w imieniu komisji ENVI wyznaczona została Miriam DALLI (S&D, MT). Komisja ENVI przyjęła swoje sprawozdanie w dniu 10 września 2018 r. Oczekuje się głosowania na posiedzeniu plenarnym w dniu 3 października 2018 r.
5. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w dniu 14 lutego 2018 r. Komitet Regionów postanowił nie przedstawiać opinii.
6. Rada (ds. Środowiska) odbyła debatę orientacyjną nad wnioskiem w dniu 25 czerwca 2018 r.
7. W dniu 26 września 2018 r. Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował wniosek na podstawie tekstu kompromisowego prezydencji¹. Wszystkie delegacje podkreśliły wagę i pilność wypracowania porozumienia co do tego dossier oraz poparły wysiłki prezydencji na rzecz osiągnięcia podejścia ogólnego na posiedzeniu Rady (ds. Środowiska) w dniu 9 października 2018 r.

¹ Dokument 12303/18.

8. Na podstawie tych dyskusji prezydencja doszła do wniosku, że nierozstrzygnięte kwestie dotyczące poziomu ambicji będą musiały zostać rozwiązane na szczeblu politycznym i zdecydowała o utrzymaniu tekstu kompromisowego prezydencji w dotychczasowym brzmieniu.

II. STAN PRAC

9. Podczas dyskusji nad wnioskiem najbardziej kontrowersyjnym zagadnieniem dla państw członkowskich okazał się poziom ambicji wyrażony we wniosku, tj. cele na lata 2025 i 2030 oraz mechanizm zachęt dla ZLEV. Delegacje wyraziły bardzo zróżnicowane poglądy, od uznania wniosku Komisji za zbyt ambitny po uznanie go za zbyt mało ambitny, szczególnie w odniesieniu do celu na 2030 rok.
10. Ogólnie rzecz biorąc, delegacje uznały potrzebę dekarbonizacji transportu jako jednego z elementów realizacji celów w dziedzinie klimatu; dyskusje zatem skupiły się w znacznym stopniu wokół tempa zmian oraz ich skutków dla m.in. konkurencyjności, zatrudnienia i konsumentów, a także potencjalnie zróżnicowanego wpływu na poszczególne państwa członkowskie.
11. Przyznając, że omawiane rozporządzenie nie może rozwiązać istoty problemu, kilka delegacji stwierdziło, że ważną dla nich kwestią są prawdopodobne „wewnętrzne ucieczki emisji” w sektorze transportu wynikające z przedmiotowego wniosku jako konsekwencja zwiększonego przywozu używanych pojazdów pochodzących z państw członkowskich o wysokich dochodach ludności do państw członkowskich o niskich dochodach.
12. W tym kontekście i w celu ukierunkowania dyskusji oraz zbliżenia do siebie rozbieżnych stanowisk prezydencja przedstawiła tekst kompromisowy, zgodnie z którym cel na rok 2030 dla samochodów podniesiono do 35%, zaznaczając jednak, że ta liczba będzie poddana dalszej dyskusji. Ponadto w ramach przeglądu, którego Komisja ma dokonać w 2024 roku, należy rozważyć dalsze redukcje po roku 2030 w świetle celów porozumienia paryskiego oraz ewentualnie zaproponować cele na okres po roku 2040.

Z drugiej strony zaproponowano korzystniejsze traktowanie samochodów hybrydowych typu plug-in w mechanizmie zachęt dla ZLEV, ale podnosząc poziom odniesienia ZLEV na rok 2030 do 35%, zgodnie z wyższym poziomem ambicji dotyczącym tego roku. Ta propozycja ułatwiłaby zwłaszcza producentom realizację celu wyznaczonego na rok 2025.

Ponadto w tekście kompromisowym zajęto się kwestią używanych samochodów i kilkoma innymi diskutowanymi zagadnieniami, w szczególności środkami dotyczącymi przejścia z wartości NEDC na wartości WLTP mającymi na celu zapewnienie solidnych i reprezentatywnych wartości emisji CO₂ od producentów.

13. W wyniku dyskusji nad tekstem kompromisowym prezydencji delegacje, choć uznają wysiłki prezydencji, na obecnym etapie zasadniczo utrzymują swoje pierwotne stanowiska dotyczące poziomu ambicji. Dla zdecydowanej większości delegacji tekst w obecnym brzmieniu jest niemożliwy do zaakceptowania, choć niektóre z nich zaznaczają, że stanowi on krok we właściwym kierunku:

- duża grupa delegacji zwróciła się o zwiększenie poziomu ambicji, w szczególności argumentując, że jest ono konieczne w świetle celów krajowych określonych w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz celów porozumienia paryskiego i zagwarantowałoby innowacyjność i konkurencyjność sektora na dłuższą metę. W opinii tych delegacji – choć przyznają one, iż pewne elementy tekstu dążą do podniesienia poziomu ambicji – kompromis zaproponowany przez prezydencję nie jest wystarczająco ambitny. W ramach tej grupy stanowiska różnią się co do poszczególnych aspektów wniosku. Niektóre delegacje pragnęłyby podniesienia zarówno celów na rok 2025, jak i 2030, zaś inne tylko na rok 2030. Różnią się stanowiska co do docelowego poziomu na lata 2025 i 2030, a niektóre delegacje jeszcze nie podjęły decyzji co do konkretnych wartości. Niektóre popierają rozróżnienie między samochodami osobowymi a dostawczymi, przy utrzymaniu wniosku Komisji w odniesieniu do samochodów dostawczych, zaś inne wolą te same cele dla obu typów pojazdów. Kilka delegacji pragnie wzmocnienia mechanizmu zachęt dla ZLEV poprzez dalsze podniesienie poziomów odniesienia dla ZLEV i dodanie sankcji (nieosiągnięcie poziomów odniesienia dla ZLEV będzie skutkowało wyższymi docelowymi poziomami CO₂) lub poprzez faworyzowanie w ramach tego mechanizmu pojazdów bezemisyjnych. Kilka delegacji zaznaczyło jednak, że jeżeli cele będą wystarczająco wysokie, mogą się wykazać elastycznością co do tych wymagań. Inne delegacje wydają się mniej lub bardziej zadowolone z wniosku Komisji lub też wskazały, że jeżeli cele będą wystarczająco wysokie, nie trzeba będzie dodawać mechanizmu.

- Z drugiej strony pewna grupa delegacji podczas wszystkich dyskusji wzywała do ustalenia ambitnych, lecz zarazem realistycznych i możliwych do osiągnięcia celów, uwzględniających również inne aspekty, m.in. zatrudnienie, konkurencyjność i koszty dla konsumentów. Uważają one, że tekst prezydencji posuwa się za daleko, albo z tego powodu, że poziom ambicji proponowany przez Komisję jest zbyt wysoki, albo też ze względu na to, że wniosek Komisji to maksimum, na jakie mogą się zgodzić. Niektóre z tych delegacji jednak popierają zaproponowane korzystniejsze traktowanie samochodów hybrydowych typu plug-in. Ogólnie rzecz biorąc, sprzeciwiły się one wprowadzeniu sankcji do mechanizmu zachęt dla ZLEV.

14. Ponadto pewna liczba delegacji łączy kwestię masy jako parametru użyteczności z poziomem ambicji i podtrzymuje stanowisko, by ten zapis wykreślić; w opinii niektórych delegacji dotyczy to tylko samochodów osobowych. Inne sprzeciwiają się skreśleniu, popierając wniosek Komisji i argumentując, że kwestia masy łączy się raczej z konkurencją między producentami.

Niektóre delegacje podtrzymują wniosek o przedłużenie odstępstw dla producentów niszowych poza rok 2025.

15. Ponadto podniesiono m.in. następujące kwestie:

- jedna delegacja zaproponowała, by do klauzuli przeglądowej włączyć ocenę ex-ante wprowadzenia formalnego rynkowego mechanizmu handlu uprawnieniami do emisji między producentami pojazdów w ramach kwot;
- niektóre delegacje ponownie podkreśliły, jak ważne jest zagwarantowanie, by przekazywane przez producentów dane dotyczące emisji CO₂ odnosiły się do realnych emisji i potwierdziły swoją wolę rozważenia sposobów dalszej poprawy sytuacji.

III. WNIOSEK

16. Rada jest proszona o rozwiązanie nierozstrzygniętych kwestii dotyczących poziomu ambicji i o przyjęcie podejścia ogólnego na podstawie tekstu zawartego w załączniku do niniejszej noty.

To podejście ogólne będzie stanowiło mandat Rady do negocjacji z Parlamentem Europejskim w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona)²

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

² Zmiany w stosunku do tekstu Komisji są podkreślone. Fragmenty usunięte zaznaczono symbolem [...].

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009³ i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011⁴ zostały kilkakrotnie znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości rozporządzenia te należy przekształcić.
- (2) Niniejsze rozporządzenie powinno być stosowane od dnia 1 stycznia 2020 r. w celu zapewnienia spójnego i skutecznego przejścia w następstwie przekształcenia i uchylecia rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011. Należy jednak utrzymać normy emisji CO₂ i warunki ich osiągnięcia określone w tych rozporządzeniach bez zmian do 2024 r.
- (3) Komunikat Komisji pt.: „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”⁵ wyznacza ambitny cel, by do 2050 r. emisje gazów cieplarnianych pochodzące z sektora transportu były o co najmniej 60 % niższe niż w roku 1990, a następnie konsekwentnie ograniczane aż do poziomu zerowego. Emisje szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu muszą niezwłocznie zostać drastycznie zmniejszone. Emisje z konwencjonalnych silników spalinowych będą musiały ulec dalszemu zmniejszeniu po 2020 r. Do 2030 r. pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne będą musiały wejść na rynek i zyskać znaczny w nim udział.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016) 501 final).

- (4) W komunikatach „Europa w ruchu”⁶ i „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników”⁷ Komisja podkreśla, że normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych stanowią silny czynnik innowacji i efektywności oraz przyczynią się do wzmocnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i utworzą drogę dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w sposób neutralny pod względem technologicznym.
- (5) Niniejsze rozporządzenie zapewnia jasną ścieżkę redukcji emisji CO₂ z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. popartego w konkluzjach ze szczytu Rady Europejskiego odbywającego się w dniach 23–24 października 2014 r. i zatwierdzonego jako unijny zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego podczas posiedzenia Rady ds. Środowiska w dniu 6 marca 2015 r.
- (6) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji Unii Europejskiej. Transport drogowy odpowiada za znaczną część emisji z tych sektorów, a emisje te utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnąć, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: EUROPA W RUCHU. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich (COM(2017) 283 final).

⁷ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej. Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników” (COM(2017) 675 final).

- (6a) Porozumienie paryskie określa między innymi długoterminowy cel zgodny z dążeniem do utrzymania światowego średniego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz do kontynuowania wysiłków na rzecz utrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Aby zrealizować ten cel, po roku 2030 konieczne będą dalsze redukcje emisji CO₂ także z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.
- (7) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. podkreślono znaczenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zagrożeń związanych z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu w ramach kompleksowego i neutralnego technologicznie podejścia do wspierania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej w transporcie, do promowania elektrycznego transportu oraz odnawialnych źródeł energii w transporcie również po 2020 r.
- (8) Efektywność energetyczna przyczyniająca się do ograniczenia popytu na energię jest jednym z pięciu wzajemnie uzupełniających się i blisko powiązanych wymiarów [...] przedstawionych w komunikacie Komisji pt. „Strategia na rzecz unii energetycznej”⁸[...], aby konsumenci w UE mieli dostęp do bezpiecznej, zrównoważonej i konkurencyjnej energii po przystępnych cenach. W [...] komunikacie tym stwierdzono, że wszystkie sektory gospodarki muszą podjąć kroki w celu podniesienia wydajności zużycia energii, ale transport ma ogromny potencjał w zakresie efektywności energetycznej, który można osiągnąć również kładąc stały nacisk na zaostrzenie norm emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w perspektywie do roku 2030.

⁸ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego: Strategia ramowa na rzecz stabilnej unii energetycznej opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu (COM(2015) 80 final).

- (9) W ocenie rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 w 2015 r. stwierdzono, że rozporządzenia te są istotne, zasadniczo spójne, odpowiednie i spowodowały znaczne ograniczenie emisji, a jednocześnie są bardziej efektywne kosztowo, niż początkowo przewidywano. Przyniosły one również Unii znaczną wartość dodaną, której nie można by osiągnąć w tym samym stopniu przy zastosowaniu środków krajowych.
- (10) Należy zatem dążyć do realizacji celów tych rozporządzeń, ustanawiając nowe docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na okres do roku 2030. Przy określaniu poziomów redukcji wzięto pod uwagę ich skuteczność w zapewnieniu efektywnego kosztowo wkładu w redukcję emisji w sektorach objętych rozporządzeniem w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego [.../...] do 2030 r., wynikające koszty i oszczędności dla społeczeństwa, producentów i użytkowników pojazdów, jak również ich bezpośredni i pośredni wpływ na zatrudnienie, konkurencyjność i innowacje oraz dodatkowe korzyści związane ze zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza i bezpieczeństwem energetycznym. [Biorąc pod uwagę fakt, że udział samochodów osobowych w rynku, a co za tym idzie udział tych samochodów w całkowitych emisjach CO₂, jest znacznie wyższy niż udział lekkich pojazdów użytkowych, za właściwe uznaje się podejście rozróżniające te pojazdy.]

- (11) W ramach wdrażania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁹ weszła w życie w 2017 r. nowa procedura badań w zakresie pomiaru emisji CO₂ z pojazdów lekkich i zużycia przez nie paliwa, światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP), określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151¹⁰. Ta [...] procedura badań [...] zapewni wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa, które są bardziej reprezentatywne dla warunków rzeczywistych. Nowe cele w zakresie emisji CO₂ powinny być zatem oparte na emisjach CO₂ określonych na podstawie tej procedury badawczej. Mając jednak na uwadze, że emisje CO₂ określone na podstawie WLTP będą dostępne do celów osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami od 2021 r., nowe normy emisji należy określić jako poziomy redukcji w stosunku do średnich docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących w 2021 r. [...] obliczanych na podstawie emisji CO₂ mierzonych w celu przeprowadzenia badań w ramach WLTP. Aby zagwarantować solidność i reprezentatywność wartości przyjętych jako punkt wyjścia do określenia poziomów redukcji, jakie mają zostać zastosowane w latach 2025 i 2030, warunki przeprowadzania tych pomiarów muszą zostać wyjaśnione w ramach wdrażania rozporządzeń wykonawczych (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153¹¹.
- (12) Ważne jest, aby ustalenie wymogów w zakresie redukcji emisji CO₂ nadal zapewniało producentom pojazdów przewidywalność w całej Unii i pewność planowania działalności w odniesieniu do ich parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w Unii.

⁹ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

¹⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

¹¹ Do aktualizacji po przyjęciu rozporządzeń wykonawczych.

- (13) Należy zatem ustanowić poziomy redukcji na lata 2025 i 2030 dla parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się sektora transportu drogowego do osiągnięcia celów na 2030 r. w zakresie klimatu i energii. Zastosowanie podejścia „krok po kroku” stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu motoryzacyjnego, aby nie opóźniać wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.
- (13a) Normy emisji CO₂ określone w niniejszym rozporządzeniu mają zastosowanie do nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów użytkowych. W odniesieniu do istniejącego parku lekkich samochodów użytkowych, w tym samochodów używanych, dodatkowe środki mające na celu zmniejszenie emisji mogą zostać podjęte, między innymi, na szczeblu krajowym i unijnym.
- (14) Chociaż Unia jest jednym z największych światowych producentów pojazdów silnikowych i liderem w dziedzinie technologii w tym sektorze, konkurencja wzrasta, a światowy sektor motoryzacyjny szybko się zmienia dzięki nowym innowacjom w dziedzinie elektrycznych mechanizmów napędowych oraz mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych. Aby zachować swoją konkurencyjność w skali globalnej oraz dostęp do rynków, Unia potrzebuje ram regulacyjnych obejmujących szczególną zachętę w dziedzinie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, która [...] przyczynia się do powstania dużego rynku wewnętrznego i wspiera rozwój technologiczny oraz innowacje.
- (15) W celu ułatwienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy wprowadzić specjalny mechanizm zachęt. Ten mechanizm powinien być tak zaprojektowany, aby wspierać wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.
- (16) Ustalenie [...] wskaźników udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w unijnym parku pojazdów w połączeniu z dobrze zaprojektowanym mechanizmem dostosowania docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla producenta w oparciu o udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta powinno zapewnić mocny i wiarygodny sygnał do rozwoju i wprowadzania takich pojazdów na rynek, umożliwiając jednocześnie dalszą poprawę efektywności konwencjonalnych silników spalinowych.

- (17) Przy określaniu premii za pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne należy uwzględnić różnicę pomiędzy pojazdami w emisji CO₂. W odniesieniu do samochodów osobowych, przy określaniu premii za pojazdy należy w odpowiedni sposób podkreślić znaczenie pojazdów niskoemisyjnych, w szczególności pojazdów hybrydowych typu plug-in, dla przechodzenia na mobilność bezemisyjną. Mechanizm dostosowania powinien zapewnić, by producent przekraczający poziom odniesienia korzystał z wyższego docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂. W celu zapewnienia zrównoważonego podejścia należy ograniczyć poziom dostosowania w ramach tego mechanizmu. Zapewni to zachęty, promując szybki rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa oraz znaczne korzyści dla konsumentów, konkurencyjności i ochrony środowiska.
- (18) Ramy prawne służące wprowadzaniu w życie średniego docelowego poziomu emisji dla parku nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych powinny zapewnić docelowe poziomy zmniejszenia emisji, które są neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej i zrównoważonego rozwoju, uwzględniają różnorodność europejskich producentów samochodów i nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi.
- (19) W celu zachowania różnorodności rynku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych i jego możliwości sprostania różnym potrzebom konsumentów docelowe poziomy emisji CO₂ powinny zostać określone liniowo w zależności od użyteczności pojazdów .

Utrzymanie masy jako parametru użyteczności jest spójne z istniejącym systemem. W celu lepszego odzwierciedlenia masy pojazdów użytkowanych na drogach parametr ten należy zmienić ze skutkiem od roku 2025 z masy w stanie gotowym do jazdy na masę próbną pojazdu określoną w światowej zharmonizowanej procedurze badania pojazdów lekkich (WLTP) przyjętej na podstawie rozporządzenia [...] (WE) nr 715/2007.

- (20) Nie można dopuścić, by docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów zostały zmienione ze względu na zmiany średniej masy parku pojazdów. Zmiany średniej masy należy zatem niezwłocznie uwzględniać w obliczeniach docelowego indywidualnego poziomu emisji, a dostosowania wartości średniej masy, która jest w tym celu wykorzystywana, powinny się odbywać co dwa lata, począwszy od roku 2025.

- (21) W celu podzielenia wysiłku w zakresie redukcji emisji w sposób konkurencyjnie neutralny i sprawiedliwy, który odzwierciedla różnorodność rynku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, i mając na uwadze zmianę w 2021 r. docelowych indywidualnych poziomów emisji opartych na WLTP, należy określić nachylenie krzywej wartości granicznych na podstawie indywidualnych poziomów emisji wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w tym roku, oraz uwzględnić zmiany docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów między 2021, 2025 i 2030 r. w celu zapewnienia równego wysiłku wszystkich producentów w zakresie zmniejszania emisji. Jeśli chodzi o lekkie pojazdy użytkowe, takie samo podejście jak w odniesieniu do producentów samochodów osobowych należy stosować do producentów lżejszych vanów opartych na samochodach osobowych, a dla producentów pojazdów należących do segmentów cięższych należy ustalić wyższe i stałe nachylenie dla całego okresu obowiązywania poziomów docelowych.
- (22) Celem niniejszego rozporządzenia jest, między innymi, [...] tworzenie zachęt dla przemysłu motoryzacyjnego do inwestowania w nowe technologie. Niniejsze rozporządzenie aktywnie wspiera innowacje ekologiczne i określa mechanizm, który powinien móc uwzględnić rozwój technologii w przyszłości.
- Doświadczenia wskazują, że innowacje ekologiczne z powodzeniem przyczyniły się do efektywności kosztowej rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 oraz do zmniejszenia rzeczywistych emisji CO₂. Metoda ta powinna zatem zostać zachowana, a zakres jej stosowania powinien zostać rozszerzony, aby zachęcać do poprawy efektywności układów klimatyzacji.
- (23) Należy jednak zapewnić równowagę między zachętami dla innowacji ekologicznych i technologiami, dla których wykazano skuteczność w zakresie redukcji emisji w ramach oficjalnej procedury badawczej. W związku z tym należy utrzymać pułap redukcji emisji uzyskanej dzięki zastosowaniu innowacji ekologicznych, które producent może wziąć pod uwagę w celu osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami. Komisja powinna mieć możliwość dokonywania przeglądu tego pułapu, w szczególności, aby uwzględnić skutki zmiany oficjalnej procedury badawczej. Należy również wyjaśnić, w jaki sposób należy obliczać ograniczenie emisji do celów kontroli zgodności z docelowymi poziomami.

- (24) Dyrektywa 2007/46/WE ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymogi techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem. Organem odpowiedzialnym za zapewnienie przestrzegania niniejszego rozporządzenia powinien być ten sam organ, który odpowiada za wszystkie kwestie związane z procesem homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji.
- (25) Do celów homologacji typu, w odniesieniu do pojazdów specjalnych określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE stosuje się szczególne wymogi i powinny one zatem zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (26) Zastosowanie tej samej metody ustalania docelowych poziomów redukcji emisji w odniesieniu do dużych producentów oraz w odniesieniu do drobnych producentów uważanych za niezależnych na podstawie kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu nie jest właściwe. Drobni producenci powinni mieć możliwość ubiegania się o alternatywne docelowe poziomy redukcji emisji odpowiadające technologicznemu potencjałowi pojazdów danego producenta w celu zmniejszenia ich indywidualnych emisji CO₂ i spójne z charakterem danych segmentów rynku.
- (27) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści wynikające ze zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych rocznie w Unii powinni zostać wyłączeni z zakresu obowiązku stosowania docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

Jeżeli jednak producent objęty wyłączeniem wystąpi o odstępstwo i uzyska je, producent ten powinien być zobowiązany do przestrzegania poziomu docelowego w ramach odstępstwa.

- (28) Procedura przyznawania odstępstw od docelowego poziomu 95 g CO₂/km dla parku pojazdów producentom niszowym zapewnia, aby wysiłek związany ze zmniejszeniem emisji wymagany od producentów niszowych odpowiadał obciążeniom dużych producentów w odniesieniu do tego docelowego poziomu. Doświadczenie jednak pokazuje, że producenci niszowi mają takie same możliwości spełnienia wymogów dotyczących docelowych poziomów emisji CO₂ jak producenci duzi i w odniesieniu do celów wyznaczanych, począwszy od 2025 r. uznaje się za niewłaściwe wprowadzanie rozróżnienia pomiędzy tymi dwoma kategoriami producentów.
- (29) Określając średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ dla wszystkich nowych samochodów i nowych lekkich pojazdów użytkowych rejestrowanych w Unii, za które odpowiedzialni są producenci, należy wziąć pod uwagę wszystkie samochody i lekkie pojazdy użytkowe, bez względu na ich masę lub inne parametry. Chociaż rozporządzenie (WE) nr 715/2007 nie obejmuje samochodów osobowych ani lekkich pojazdów użytkowych o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg i na które nie została rozszerzona homologacja typu zgodnie z art. 2 ust. 2 tego rozporządzenia [...], emisje tych pojazdów należy mierzyć zgodnie z [...] **takimi samymi procedurami** prowadzenia pomiarów, jak [...] te określone dla lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, zwłaszcza procedury określone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008¹² i w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 oraz procedury korelacji przyjęte na podstawie rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011, zwłaszcza w rozporządzeniach wykonawczych Komisji (UE) 2017/1152¹³ i (UE) 2017/1153¹⁴. Uzyskane wartości emisji CO₂ powinny zostać wprowadzone do świadectwa zgodności pojazdu, tak aby można je było włączyć do systemu monitorowania.

¹² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1152 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).

¹⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

- (30) Indywidualne poziomy emisji CO₂ ze skompletowanych lekkich pojazdów użytkowych powinny być przyznawane producentowi pojazdu podstawowego.
- (31) Należy zwrócić uwagę na szczególną sytuację producentów lekkich pojazdów użytkowych produkujących pojazdy niekompletne, które są homologowane w wielu etapach. Skoro producenci ci odpowiadają za zgodność z docelowymi poziomami emisji CO₂, powinni mieć oni możliwość przewidzenia z dostateczną pewnością emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych. Komisja powinna zapewnić odpowiednie odzwierciedlenie tych potrzeb w środkach wykonawczych przyjętych zgodnie z rozporządzeniem [...] (WE) 715/2007.
- (32) Dla zapewnienia elastyczności w celu osiągnięcia swoich poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem producenci mogą tworzyć grupy w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady. Umowa powołująca grupę nie powinna być zawierana na okres dłuższy niż pięć lat, jednak z możliwością jej przedłużenia. W przypadku utworzenia grupy, producentów powinno się uznawać za osiagających poziomy docelowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem pod warunkiem, że średni poziom emisji grupy jako całości nie przekracza docelowego indywidualnego poziomu emisji dla grupy.
- (33) Umożliwienie producentom tworzenia grup okazało się racjonalnym pod względem kosztów sposobem osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami emisji CO₂, w szczególności poprzez ułatwienie przestrzegania przepisów producentom, którzy produkują ograniczoną liczbę pojazdów. W celu poprawy neutralności w dziedzinie konkurencji Komisja powinna mieć uprawnienia do sprecyzowania warunków, na jakich niezależni producenci mogą tworzyć grupę w celu uzyskania pozycji równoważnej pozycji przedsiębiorstw powiązanych.
- (34) Niezbędny jest rozbudowany mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

- (35) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia zasadnicze znaczenie ma również zapewnienie zgodności emisji z użytkowanych pojazdów z wartościami emisji CO₂ określonymi podczas homologacji typu. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systemowych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów.
- (36) Aby móc stosować takie środki, Komisja powinna posiadać uprawnienia w zakresie przygotowania i wdrożenia procedury sprawdzania zgodności w eksploatacji emisji CO₂ z pojazdów lekkich wprowadzonych do obrotu. W tym celu należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 715/2007.
- (37) Pomiaru indywidualnego poziomu emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych dokonuje się w Unii na podstawie zharmonizowanych zasad, zgodnie z metodologią określoną w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z niniejszego rozporządzenia zgodność powinna być oceniana w odniesieniu do danych dotyczących nowych samochodów i lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii, zebranych przez państwa członkowskie i przekazanych Komisji. Dla zapewnienia spójności danych wykorzystywanych do celu oceny zgodności zasady gromadzenia tych danych i ich przekazywania powinny być w jak największym zakresie zharmonizowane. Należy zatem wyraźnie wskazać odpowiedzialność właściwych organów za przekazywanie prawidłowych i kompletnych danych, a także potrzebę skutecznej współpracy między tymi organami i Komisją w rozwiązywaniu problemów związanych z jakością danych.
- (38) Przestrzeganie przez producentów docelowych poziomów określonych niniejszym rozporządzeniem powinno być oceniane na poziomie Unii. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalne na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii.

- (39) Wszelkie środki krajowe, które państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzać zgodnie z art. 193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) nie powinny, z uwzględnieniem celów i procedur ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, nakładać dodatkowych lub surowszych sankcji na producentów, którzy nie osiągają docelowych poziomów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (40) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla pełnego stosowania unijnych zasad konkurencji.
- (41) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ w rzeczywistości jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności oficjalnej procedury badań. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)¹⁵ oraz zaleceniem Parlamentu Europejskiego, w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym¹⁶, należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności wartości emisji CO₂ i zużycia energii przez pojazd w warunkach rzeczywistych ustalonych zgodnie z [...] procedurą badań WLTP przyjętą na podstawie rozporządzenia (WE) 715/2007. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych, zapewniając równocześnie ochronę wszelkich danych osobowych, oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen.

¹⁵ Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO₂ z pojazdów lekkich, a badaniami laboratoryjnymi).

¹⁶ Zalecenie Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2016/2908 (RSP)).

- (42) W 2024 r. przewiduje się przegląd postępów osiągniętych na mocy [rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz dyrektywy w sprawie systemu handlu emisjami]. W związku z tym należy wszechstronnie ocenić skuteczność niniejszego rozporządzenia w tym samym roku, aby umożliwić skoordynowaną i spójną ocenę środków wprowadzonych na mocy wszystkich tych instrumentów. W ramach tego przeglądu Komisja powinna również określić klarowną ścieżkę dalszej redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych po roku 2030, by znacząco przyczynić się do osiągnięcia długoterminowego celu określonego w porozumieniu paryskim. W odpowiednich przypadkach do sprawozdania z przeglądu należy dołączyć wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.
- (43) Rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 powinny utracić moc z dniem 1 stycznia 2020 r.
- (44) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.
- [...] Uprawnienia wykonawcze odnoszące się do [...] szczegółowych warunków mających zastosowanie do umowy powołującej grupę, procedur monitorowania i sprawozdawczości danych w zakresie średnich emisji oraz procedur uwzględniania stwierdzonych odchyłeń w emisjach CO₂ z pojazdów przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta, sposobów pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, procedur zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych prowadzących do redukcji CO₂, środków umożliwiających monitorowanie i ocenę reprezentatywności wartości emisji CO₂ i zużycia energii przez pojazd w warunkach rzeczywistych ustalonych zgodnie z procedurą badań WLTP oraz [...] określenia parametrów korelacji niezbędnych do tego, aby odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂ powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁷.

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (46) Aby zmieniać [...] inne niż istotne elementy przepisów niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w zakresie dokonywania zmian w załącznikach II i III w odniesieniu do wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych, [...] dostosowywania wartości M0 i TM0 [...] oraz pułapu redukcji emisji wynoszącego 7 g CO₂/km dla całkowitego udziału technologii innowacyjnych [...] oraz dostosowywania wzorów [...] do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji w odpowiedzi na zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej. Aby uzupełniać inne niż istotne elementy przepisów niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w zakresie uzupełniania przepisów dotyczących interpretacji kryteriów kwalifikowania się niektórych producentów do odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, dotyczących treści wniosków o odstępstwo oraz dotyczących treści i oceny programów na rzecz zmniejszania indywidualnych poziomów emisji CO₂ w odniesieniu do niektórych producentów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.¹⁸ W szczególności, aby zapewnić jednakowy udział w przygotowaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada [...] otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji [...] systematycznie [...] biorą udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych .
- (47) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wymogów dotyczących emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

¹⁸ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i cele

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych mające przyczynić się do realizacji unijnych celów polegających na redukcji emisji gazów cieplarnianych w Unii [...] określonych w rozporządzeniu (UE) nr 2018/... [rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego] i do realizacji celów porozumienia paryskiego oraz służące zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
2. Począwszy od dnia 1 stycznia 2020 r., niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów wynoszący 95 g CO₂/km dla średnich emisji nowych samochodów osobowych oraz docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów wynoszący 147 g CO₂/km dla średnich emisji nowych lekkich pojazdów użytkowych rejestrowanych w Unii, mierzony do dnia 31 grudnia 2020 r. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 692/2008 wraz z rozporządzeniami wykonawczymi (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153, a od dnia 1 stycznia 2021 r. mierzony zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.
3. W ramach zintegrowanego podejścia Unii, o którym mowa w komunikacie Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego z 2007 r.¹⁹ niniejsze rozporządzenie do dnia 31 grudnia 2024 r. zostanie uzupełnione dodatkowymi środkami odpowiadającymi redukcji emisji o 10 g CO₂/km.

¹⁹ Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 7 lutego 2007 r. – Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (COM(2007) 19 final).

4. Od dnia 1 stycznia 2025 r. obowiązują następujące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów:
- a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części A załącznika I;
 - b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części B załącznika I;
5. Od dnia 1 stycznia 2030 r. obowiązują następujące poziomy docelowe:
- a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy [...] [35 %] redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części A załącznika I;
 - b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 30 % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części B załącznika I;

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących pojazdów silnikowych:
- a) kategorii M₁ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE („samochody osobowe”), które rejestruje się w Unii po raz pierwszy i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii („nowe samochody osobowe”);

- b) kategorii N₁ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2610 kg, oraz do pojazdów kategorii N₁, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanymi dalej „lekkimi pojazdami użytkowymi”), które po raz pierwszy rejestruje się w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej „nowymi lekkimi pojazdami użytkowymi”).
2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.
3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów specjalnego przeznaczenia określonych w pkt 5 części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
4. Art. 4, art. 7 ust. 4 lit. b) i c), art. 8 oraz art. 9 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 1000 nowych samochodów osobowych lub za mniej niż 1000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym, chyba że producent wystąpił o odstępstwo i uzyskał je zgodnie art. 10.

Artykuł 3

Definicje

1. Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:
- a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych lub wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych, których jest on producentem;
- b) „świadectwo zgodności” oznacza świadectwo, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE;

- c) „pojazd skompletowany” oznacza lekki pojazd użytkowy , któremu udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE;
- d) „pojazd kompletny” oznacza każdy lekki pojazd użytkowy , który nie musi być skompletowany w celu spełnienia stosownych wymogów technicznych dyrektywy 2007/46/WE;
- e) „pojazd podstawowy” oznacza każdy lekki pojazd użytkowy , który jest używany w początkowym etapie procesu wielostopniowej homologacji typu;
- f) „producent” oznacza osobę lub podmiot, które są odpowiedzialne wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;
- g) „masa w stanie gotowym do jazdy ” oznacza masę gotowego do jazdy samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego razem z nadwoziem, podaną w świadectwie zgodności i określoną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- h) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i jego rozporządzeniami wykonawczymi i określony w świadectwie zgodności pojazdu jako emisja masowa CO₂ (cykl mieszany).
W przypadku samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, a przede wszystkim zgodnie z taką samą procedurą pomiaru, jak ta określona w rozporządzeniu (WE) 692/2008 do dnia 31 grudnia 2020 r., a od dnia 1 stycznia 2021 r. w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 , lub zgodnie z procedurami przyjętymi przez Komisję dla ustalenia poziomu emisji CO₂ dla takich pojazdów;

- i) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn średniego rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w świadectwie zgodności i określony w częściach 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- j) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, docelowy roczny poziom emisji określony zgodnie z załącznikiem I, lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 10 – docelowy indywidualny poziom emisji określony zgodnie z tym odstępstwem;
- k) „docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów” oznacza średni poziom emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych lub wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych, który należy osiągnąć w danym okresie;
- l) „masa próbna” oznacza masę próbną samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego podaną w świadectwie zgodności i zdefiniowaną w pkt 3.2.25 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;
- m) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza samochód osobowy lub lekki pojazd użytkowy, którego emisje z rury wydechowej wynoszą od zera do 50 g CO₂/km, jak określono zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.
- n) „ładunek” oznacza różnicę pomiędzy technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2007/46/WE oraz masą pojazdu.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia „grupa producentów powiązanych” oznacza producenta i powiązane z nim przedsiębiorstwa. W odniesieniu do producenta „przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają:

- a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:
 - (i) więcej niż połowę praw głosu, lub

- (ii) prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; lub
 - (iii) prawo zarządzania przedsiębiorstwem;
- b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w stosunku do producenta, prawa wymienione w lit. a);
 - c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa wymienione w lit. a);
 - d) przedsiębiorstwa, w których producent wraz z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a), b) lub c), lub w których dwa lub większa liczba tych ostatnich przedsiębiorstw mają wspólnie prawa wymienione w lit. a);
 - e) przedsiębiorstwa, w których prawa wymienione w lit. a) wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby powiązanych z nim przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a)–d) oraz do jednej lub kilku osób trzecich.

Artykuł 4

Docelowe indywidualne poziomy emisji

1. Producent zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekraczał następujących docelowych indywidualnych poziomów emisji:
 - a) na rok kalendarzowy 2020, docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z pkt 1 i 2 części A załącznika I w przypadku samochodów osobowych, lub w pkt 1 i 2 części B załącznika I w przypadku lekkich pojazdów użytkowych lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 10, zgodnie z tym odstępstwem;

- b) na każdy rok kalendarzowy od 2021 do 2024 r. , docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z pkt 3 i 4 części A i B załącznika I stosownie do przypadku lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 10 , zgodnie z tym odstępstwem i pkt 5 części A lub B załącznika I;
 - c) na każdy rok kalendarzowy, począwszy od 2025 r., docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z pkt 6.3 w części A lub B załącznika I.
2. W przypadku lekkich pojazdów użytkowych, gdy indywidualny poziom emisji pojazdu skompletowanego nie jest dostępny, producent pojazdu podstawowego wykorzystuje średni indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego w celu określenia jego indywidualnego poziomu emisji.
3. Do celów określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta uwzględnia się następujące udziały procentowe nowych samochodów osobowych każdego producenta w danym roku:
- 95 % w 2020 r.,
 - 100 % począwszy od 2021 r .

Art. 5

Superjednostki w odniesieniu do docelowego poziomu emisji wynoszącego 95 g CO₂/km

Przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50g CO₂/km liczy się jako:

2 samochody osobowe w 2020 r.,

1,67 samochody osobowe w 2021 r.,

1,33 samochody osobowe w 2022 r.,

1 samochód osobowy od 2023 r.,

w odniesieniu do roku, w którym został on zarejestrowany w okresie od 2020 r. do 2022 r., z zastrzeżeniem zastosowania pułapu 7,5 g CO₂/km w tym okresie na każdego producenta [...] obliczanego zgodnie z art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153.

Artykuł 6

Grupy producentów

1. Producenci inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 10, mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 4.
2. Umowa powołująca grupę może dotyczyć jednego roku kalendarzowego lub kilku lat kalendarzowych, pod warunkiem że całkowity okres obowiązywania umowy nie przekracza pięciu lat kalendarzowych, i musi zostać zawarta najpóźniej w dniu 31 grudnia pierwszego roku kalendarzowego, w odniesieniu do którego ma nastąpić połączenie poziomów emisji. Producenci tworzący grupę przekazują Komisji następujące informacje:
 - a) producenci, którzy wejdą w skład grupy;
 - b) producent wyznaczony jako zarządzający grupą, który będzie pełnił funkcję punktu kontaktowego grupy i będzie odpowiadał za uiszczanie wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 8;
 - c) dowód, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać obowiązki przewidziane w lit. b);
 - d) kategorie pojazdów zarejestrowanych jako M₁ lub N₁, dla których zastosowanie ma tworzenie grup.
3. W przypadku gdy proponowany zarządzający grupą nie spełnia wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 8, Komisja powiadamia o tym producentów.
4. Producenci wchodzący w skład grupy wspólnie informują Komisję o wszelkich zmianach dotyczących zarządzającego grupą lub jego sytuacji finansowej, w zakresie, w jakim może to mieć wpływ na jego zdolność spełniania wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 8, oraz o wszelkich zmianach składu grupy lub o rozwiązaniu grupy.

5. Producenci mogą zawierać umowy powołujące grupy pod warunkiem, że umowy te są zgodne z art. 101 i 102 TFUE, a także umożliwiają otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący udział w grupie na rozsądnych warunkach dla każdego producenta ubiegającego się o przyjęcie do grupy. Bez uszczerbku dla ogólnego stosowania unijnych zasad konkurencji w odniesieniu do takich grup, wszyscy członkowie grupy zapewniają w szczególności, aby w ramach ich umowy powołującej grupę nie były wymieniane żadne dane ani informacje, z wyjątkiem następujących informacji:
- a) średni indywidualny poziom emisji CO₂;
 - b) docelowy indywidualny poziom emisji;
 - c) ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów.
6. Ust. 5 nie stosuje się w przypadku, gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.
7. Z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z ust. 3 przekazano powiadomienie, producentów należących do grupy, w odniesieniu do której przekazano Komisji informacje, traktuje się – do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 4 – jako jednego producenta. Informacje dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do poszczególnych producentów, jak również wszelkich grup są ewidencjonowane, zgłaszane i udostępniane w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. 7 ust. 4.
8. Komisja może określić szczegółowe warunki mające zastosowanie do umowy powołującej grupę zgodnie z ust. 5, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Artykuł 7

Monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do średnich poziomów emisji

1. Dla każdego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich gromadzi informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego i każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego na jego terytorium, zgodnie z częściami A załączników II i III . Informacje te udostępniane są producentom oraz wyznaczonym przez nich w każdym z państw członkowskich importerom lub przedstawicielom. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia, aby jednostki sprawozdawcze funkcjonowały w sposób przejrzysty. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby indywidualny poziom emisji CO₂ z samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, był mierzony i odnotowany w świadectwie zgodności.
2. Do dnia 28 lutego każdego roku każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w częściach A załączników II i III w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części B załącznika II i części C załącznika III .
3. Na wniosek Komisji państwa członkowskie przekazują również pełen zbiór danych zebranych zgodnie z ust. 1.
4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych zgłoszonych przez państwa członkowskie na mocy niniejszego artykułu i do dnia 30 czerwca każdego roku wstępnie oblicza dla każdego producenta:
 - a) średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;
 - b) docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;
 - c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku.

Komisja powiadamia każdego producenta o wyniku wstępnego obliczenia, którego dokonała dla tego producenta. Powiadomienie zawiera dane dla każdego państwa członkowskiego, dotyczące liczby zarejestrowanych nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Rejestr jest publicznie dostępny.

5. W ciągu trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia o wyniku wstępnego obliczenia przewidzianego w ust. 4 producenci mogą powiadomić Komisję o wszelkich błędach w danych, wskazując państwo członkowskie, w którym, ich zdaniem, wystąpił błąd.

Komisja uwzględnia wszystkie powiadomienia otrzymane od producentów i do dnia 31 października potwierdza lub zmienia wstępne obliczenia przewidziane w ust. 4.

6. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie danych dotyczących monitorowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i informują o tym fakcie Komisję.

Właściwe organy zapewniają poprawność i kompletność danych przekazywanych Komisji i [...] ustanawiają punkt kontaktowy, który musi być [...] dostępny do szybkiego reagowania na wnioski Komisji w celu wyeliminowania błędów i braków w przekazywanych danych.

7. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedur monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych w ramach ust. 1–7 oraz dotyczące stosowania załącznika II. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

- 7a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu dokonywania zmian w zakresie wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych określonych w załączniku II i III .

8. Organy udzielające homologacji typu niezwłocznie zgłaszają Komisji stwierdzone odchylenia emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów w porównaniu z wartościami podanymi w świadectwach zgodności, w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z procedurą, o której mowa w [art. 11a] rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Komisja uwzględnia te różnice do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta.

Komisja [...] przyjmuje szczegółowe zasady dotyczące procedur zgłaszania takich odstępstw oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji. Procedury te przyjmuje się w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

9. Państwa członkowskie gromadzą także i przekazują dane, na podstawie niniejszego artykułu, dotyczące rejestracji pojazdów kategorii M₂ i N₂ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Artykuł 8

Oplata z tytułu przekroczenia poziomu emisji

1. W przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego, Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji odpowiednio na producenta lub zarządzającego grupą.
2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

$(\text{przekroczenie poziomu emisji} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{liczba nowo rejestrowanych pojazdów}$.

Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:

- „przekroczenie poziomu emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji CO₂ za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 11 – przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w jego części, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku, oraz
 - „liczba nowo zarejestrowanych pojazdów” oznacza liczbę nowych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych liczonych oddzielnie, których jest producentem i które zostały zarejestrowane w tym okresie zgodnie z kryteriami etapowego stosowania określonymi w art. 4 ust. 3.
3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych sposoby pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.
4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii .

Artykuł 9

Publikacja wyników osiągniętych przez producentów

1. Do dnia 31 października każdego roku Komisja publikuje w drodze aktów wykonawczych wykaz zawierający:
- a) dla każdego producenta jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;
 - b) dla każdego producenta jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;

- c) różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ producenta w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku;
 - d) średni indywidualny poziom emisji CO₂ we wszystkich nowych samochodach osobowych i nowych lekkich pojazdach użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym;
 - e) średnią masę w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym do dnia 31 grudnia 2020 r.;
 - f) średnią masę próbną wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.
2. W wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.
3. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, do celów publikacji do dnia 31 października 2022 r., określa:
- a) docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na 2025 i 2030 r., o których mowa w art. 1 ust. 4 i 5, obliczone zgodnie z pkt 6.1.1 i 6.1.2 w częściach A i B załącznika I;
 - b) wartości dla a_{2021} , a_{2025} i a_{2030} obliczone przez Komisję zgodnie z pkt 6.2 części A i B załącznika I.

Artykuł 10

Odstępstwa dla niektórych producentów

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent wytwarzający mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych lub 22 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym, który:
 - a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub
 - b) jest częścią grupy producentów powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych lub 22 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym; lub
 - c) jest częścią grupy producentów powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.

2. Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone na okres nie dłuższy niż pięć lat kalendarzowych z możliwością przedłużenia. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:
 - a) nazwę producenta i dane osoby odpowiedzialnej za kontakt;
 - b) dowody na to, że producent kwalifikuje się do odstępstwa na mocy ust. 1;
 - c) szczegółowe informacje na temat samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych, które produkuje, w tym dotyczące masy próbnej i indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych; oraz

- d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych.
3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami zmniejszenia emisji, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych, przyznaje producentowi odstępstwo. Wniosek należy złożyć najpóźniej do dnia 31 października pierwszego roku, w którym obowiązuje odstępstwo.
4. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z pkt 1–4 części A załącznika I może złożyć producent, który wraz ze wszelkimi innymi powiązаныmi z nim przedsiębiorstwami jest odpowiedzialny za 10 000 do 300 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym.

Wniosek taki może złożyć producent dla siebie samego lub dla siebie samego wraz ze wszelkimi powiązаныmi z nim przedsiębiorstwami. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:

- a) wszystkie informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a) i c), w tym w stosownych przypadkach informacje o wszelkich powiązanych przedsiębiorstwach;
- b) poziom docelowy, jakim jest 45-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do pewnej liczby powiązanych przedsiębiorstw – 45-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w roku 2007.

W przypadku gdy informacje dotyczące średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta w 2007 roku nie istnieją, Komisja określa równoważny docelowy poziom zmniejszenia emisji, w oparciu o najlepsze dostępne technologie redukcji emisji CO₂ stosowane w samochodach osobowych o porównywalnej masie oraz uwzględniając cechy charakterystyczne rynku typu produkowanych samochodów. Poziom ten wykorzystywany jest przez wnioskodawcę do celów, o których mowa w lit. b).

Komisja przyznaje odstępstwo producentowi w przypadku, gdy wykazano, że kryteria przyznania odstępstwa, o których mowa w niniejszym ustępie, zostały spełnione.

5. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem niezwłocznie powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na jego kwalifikowanie się do odstępstwa.
6. W przypadku gdy na podstawie powiadomienia zgodnie ust. 5 lub na innej podstawie Komisja uzna, że producent nie kwalifikuje się już do odstępstwa, uchyla odstępstwo ze skutkiem od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego i powiadamia o tym producenta.
7. W przypadku gdy producent nie osiąga swojego docelowego indywidualnego poziomu emisji, nakłada na producenta opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji określoną w art. 8.
8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 16 aktów delegowanych określających przepisy uzupełniające ust. 1–7 niniejszego artykułu, dotyczące interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂.

9. Wnioski o odstępstwo wraz z niezbędnymi informacjami, powiadomienia przewidziane w ust. 5, uchylenia przewidziane w ust. 6 oraz każde nałożenie na producenta opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidziane w ust. 7, a także środki przyjęte zgodnie z ust. 8 udostępnia się publicznie, z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady²⁰.

Artykuł 11

Innowacje ekologiczne

1. Na wniosek dostawcy lub producenta uwzględnia się ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).

Technologie te należy uwzględnić tylko wtedy, gdy metodologia zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km.

Komisja może dostosować pułap ze skutkiem od 2025 r., aby uwzględnić postęp technologiczny. Dostosowań dokonuje się w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 16;

2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Przepisy te oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

²⁰ Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji (Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43).

- a) dostawca lub producent muszą być odpowiedzialni za ograniczenie emisji CO₂ osiągnięte poprzez wykorzystywanie technologii innowacyjnych;
 - b) technologie innowacyjne muszą mieć zweryfikowany udział w redukcji emisji CO₂;
 - c) technologie innowacyjne nie mogą być objęte standardowym cyklem testów pomiaru CO₂;
 - d) technologie innowacyjne nie mogą być objęte obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem redukcji emisji o 10 g CO₂/km, o którym mowa w art. 1, ani nie mogą być obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa Unii. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r. kryterium to nie ma zastosowania do poprawy efektywności w odniesieniu do układów klimatyzacji.
3. Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej lub innowacyjnego pakietu technologicznego, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym również sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną lub innym już zatwierdzonym innowacyjnym pakietem technologicznym, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja ta wpływa na zmniejszenie emisji uzyskane dzięki każdemu środkowi.
4. Komisja potwierdza redukcję osiągniętą w oparciu o kryteria, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 12

Rzeczywiste emisje CO₂ i zużycie energii

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla warunków rzeczywistych wartości zużycia energii i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem [...] (WE) 715/2007. Zapewnia ona informowanie społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.
2. W tym celu Komisja zapewnia regularne udostępnianie jej – począwszy od dnia 1 stycznia 2021 r. – przez producentów, organy krajowe lub w drodze bezpośredniego transferu danych z pojazdu, w zależności od przypadku, [...] następujących parametrów dotyczących rzeczywistych emisji CO₂ i zużycia energii przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe:
 - a) numer identyfikacyjny pojazdu;
 - b) zużycie paliwa lub energii elektrycznej;
 - c) całkowita przebyta odległość;
 - d) w odniesieniu do hybrydowych pojazdów elektrycznych z doładowaniem zewnętrznym – zużycie paliwa i energii elektrycznej oraz przebyta odległość dla poszczególnych rodzajów zasilania.

Komisja będzie przetwarzać otrzymane dane, by stworzyć zanonimizowany i zagregowany zbiór danych do celów ust. 1. Numer identyfikacyjny pojazdu będzie wykorzystywany wyłącznie w celu przetwarzania danych i nie będzie przechowywany dłużej, niż to niezbędne do tego celu.
3. Komisja [...] przyjmuje szczegółową procedurę gromadzenia i przetwarzania danych, o której mowa w [...] ust. 2, w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Artykuł 13

Dostosowanie M_0 i TM_0

1. Wartości M_0 i TM_0 , o których mowa w częściach A i B załącznika I, dostosowuje się w następujący sposób:
 - a) do dnia 31 października 2020 r. wartość M_0 , w pkt 1–5 części A załącznika I dostosowuje się do średniej masy w stanie gotowym do jazdy nowych samochodów osobowych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych, 2017, 2018, i 2019. Tę nową wartość M_0 stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.;
 - b) do dnia 31 października 2022 r. wartość M_0 w pkt 1–5 części B załącznika I dostosowuje się do średniej masy w stanie gotowym do jazdy nowych lekkich pojazdów użytkowych w trzech poprzednich latach kalendarzowych – 2019, 2020 i 2021. Tę nową wartość M_0 stosuje się w 2024 r.;
 - c) do dnia 31 października 2022 r. orientacyjną wartość TM_0 na 2025 r. określa się jako odpowiednią średnią masę nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w 2021 r.;
 - d) do dnia 31 października 2024 r., a następnie co dwa lata, wartości TM_0 w częściach A i B załącznika I dostosowuje się do odpowiedniej średniej masy próbnej nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w dwóch poprzedzających latach kalendarzowych, począwszy od 2022 i 2023 r. Nowe odpowiednie wartości TM_0 obowiązują od dnia 1 stycznia roku kalendarzowego następującego po dacie dostosowania.
2. Komisja przyjmuje środki , o których mowa w ust. 1, w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 16.

Artykuł 14

Przegląd i sprawozdawczość

1. W 2024 r. Komisja przeprowadzi przegląd [...] skuteczności niniejszego rozporządzenia, [...] obejmujący funkcjonowanie mechanizmu zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz inne aspekty niniejszego rozporządzenia, a także [...] przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.
 - 1a. W sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 1, Komisja uwzględni między innymi reprezentatywność w odniesieniu do warunków rzeczywistych wartości emisji CO₂ i zużycia energii ustaloną zgodnie z rozporządzeniem [...] (WE) nr 715/2007, wprowadzanie na rynek unijny pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa zgłaszane na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE²¹, w tym ich finansowanie [...] oraz aspekty dodatkowo sprzyjające opłacalnej z ekonomicznego punktu widzenia i społecznie sprawiedliwej transformacji w kierunku czystej, konkurencyjnej i przystępnej mobilności w Unii. Komisja również wskaże klarowną ścieżkę dalszej redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych po roku 2030, by znacząco przyczynić się do osiągnięcia długoterminowego celu określonego w porozumieniu paryskim.
 - 1b. Sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 1, w stosownych przypadkach powinien towarzyszyć wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia, w szczególności poprzez ewentualne wprowadzenie celów – na rok 2040 i dalej – w zakresie redukcji emisji dotyczących samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. .
2. Komisja uwzględni oceny przeprowadzane na podst. art. 12 i, w stosownych przypadkach, może dokonać przeglądu procedur pomiaru emisji CO₂ ustanowionych na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007 . Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistych emisji CO₂ samochodów i lekkich pojazdów użytkowych.

²¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych parametry niezbędne do tego, aby odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 oraz, w stosownych przypadkach, rozporządzenie (UE) 2017/1151. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.
- 3a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, w celu dostosowania wzorów określonych w załączniku I, z zastosowaniem metodologii przyjętej zgodnie z [...] ust. 3 niniejszego artykułu, zapewniając jednocześnie, aby w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. [...] Zmian Klimatu ustanowiony na podstawie [art. 37] [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...]]²². Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²³.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...] w sprawie zarządzania unią energetyczną (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Artykuł 16

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 7a [...], art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3a [...] powierza się Komisji na [...] okres sześciu lat od [dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu sześciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 ust. 7a [...], art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3a [...] może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

3. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
4. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7 ust. 7a [...], art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3a [...] wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 17

Zmiana rozporządzenia (WE) nr 715/2007

W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 dodaje się art.11a w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Zgodność w eksploatacji w zakresie emisji CO₂ i zużycia paliwa

1. Z zastrzeżeniem przyjęcia i wejścia w życie procedur, o których mowa w ust. 2, organy udzielające homologacji typu na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek, sprawdzają, czy pojazdy, które zostały dopuszczone do ruchu i, którym udzieliły homologacji typu, są zgodne z wartościami emisji CO₂ i zużycia paliwa podanymi w świadectwach zgodności.
2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 15 ust. 2 w celu określenia procedur weryfikacji zgodności w eksploatacji lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do certyfikowanych wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa”.

Artykuł 18

Uchylenie

Rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 tracą moc z dniem 1 stycznia 2020 r.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

Artykuł 19

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

CZEŚĆ A. DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

1. Na rok kalendarzowy 2020 dla każdego nowego samochodu osobowego indywidualny poziom emisji CO₂, ustala się zgodnie z następującym wzorem:

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

Gdzie:

M	=	masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy w kilogramach (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w 2020 r. oblicza się jako średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym, którego jest on producentem.

3. Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta w 2021 r. oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot$$

Gdzie:

$WLTP_{CO_2}$	oznacza średni indywidualny poziom emisji CO ₂ w 2020 r. określony zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 ²⁴ i obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3) tiret drugie wspomnianego rozporządzenia z wyłączeniem ograniczenia emisji CO ₂ wynikającego z zastosowania przepisów art. 5 i 11 wspomnianego rozporządzenia;
$NEDC_{CO_2}$	oznacza średni indywidualny poziom emisji CO ₂ w 2020 r. określony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1153 ²⁵ i obliczony zgodnie z art. 4 ust. 3) niniejszego rozporządzenia z wyłączeniem ograniczenia emisji CO ₂ wynikającego z zastosowania przepisów art. 5 i 11 niniejszego rozporządzenia;
$NEDC_{cel\ 2020}$	oznacza indywidualny poziom emisji w 2020 r. obliczony zgodnie z pkt 1 i 2 niniejszego załącznika.

4. Dla lat kalendarzowych 2021–2024 indywidualny poziom emisji dla danego producenta oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Docelowy indywidualny poziom emisji} = WLTP_{\text{cel referencyjny}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

²⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1152 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).

Gdzie:

$WLTP_{reference\ target}$	oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP w 2021 r. obliczony zgodnie z pkt 3;
a	wynosi 0,0333;
M_0	oznacza średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M), nowych zarejestrowanych pojazdów w docelowym roku w kilogramach (kg);
M_0	wynosi 1379,88 w 2021 r., a dla lat 2022, 2023 i 2024 jego wartość zdefiniowano w art. 13 ust. 1 lit. a);
M_{2020}	oznacza średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M) nowych zarejestrowanych pojazdów w 2020 r. w kilogramach (kg);
$M_{0,2020}$	wynosi 1379,88.

5. W przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo w odniesieniu do opartego na NEDC indywidualnego poziomu emisji na rok 2021, poziom docelowy w ramach odstępstwa w oparciu o WLTP oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$
$$WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

Gdzie:

$WLTP_{CO_2}$	zdefiniowano w pkt 3;
$NEDC_{CO_2}$	zdefiniowano w pkt 3;
$NEDC_{cel\ 2021}$	oznacza indywidualny poziom emisji na 2021 r. przyznany przez Komisję na podstawie art. 10 niniejszego rozporządzenia.

6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów i docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ dla producenta oblicza się w następujący sposób:

6.0. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych samochodów, wartości odniesienia₂₀₂₁ określonych dla poszczególnych producentów, do których ma zastosowanie docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4.

Wartość odniesienia₂₀₂₁ określa się dla każdego producenta w sposób następujący:

wartość odniesienia₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, \text{mierzone}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020 \text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

gdzie:

$WLTP_{CO_2, \text{mierzone}}$ oznacza średnią, określoną dla poszczególnych producentów, zmierzonych emisji CO₂ (cykl mieszany) dla każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w 2020 r. określonych i przekazanych zgodnie z art. 7a ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153;

$NEDC_{\text{cel}2020}$ i $NEDC_{CO_2}$ zdefiniowano w pkt 3;

$M_{\emptyset 2021}$ oznacza średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy nowych zarejestrowanych pojazdów danego producenta w 2021 r. w kilogramach (kg);

M_0 wynosi 1379,88²⁶

a , $M_{\emptyset 2020}$, $M_0, 2020$ są zgodne z ich definicją w pkt 4.

6.1. Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2025 i 2030

6.1.1. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów w latach 2025–2029

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₂₅)

gdzie:

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ [...] zdefiniowano w pkt 6.0;

Współczynnik redukcji₂₀₂₅ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 4 lit. a).

²⁶ Określono również w pkt 4.

6.1.2. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r.

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₃₀)

gdzie:

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ [...] zdefiniowano w pkt 6.0;

Współczynnik redukcji₂₀₃₀ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 5 lit. a).

6.2. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji od 2025 r.

6.2.1. 2025 do 2029

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ jest określony zgodnie z pkt 6.1.1

a₂₀₂₅ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

Gdzie:

a₂₀₂₁ oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniająca) i indywidualnych poziomów emisji CO₂ (zmienna zależna) każdego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.

średni poziom emisji₂₀₂₁ oznacza średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w 2021 r. tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;

TM₀ oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.2.2. Od 2030 r.

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów $w_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

gdzie:

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów w_{2030} określa się zgodnie z pkt 6.1.2;

a_{2030} wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

Gdzie:

a_{2021} oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniająca) i indywidualnych poziomów emisji CO₂ (zmienna zależna) każdego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.

średni poziom emisji w_{2021} oznacza średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w 2021 r. tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;

TM₀ oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.3. Docelowy indywidualny poziom emisji od 2025 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji · Współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.1 na okres od roku 2025 do roku 2029 i zgodnie z pkt 6.2.2 od 2030 r.

współczynnik ZLEV jest równy (1+y-x), chyba że ta wartość jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 lub 1,0 w zależności od przypadku.

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowo zarejestrowanych samochodów osobowych obliczony jako całkowita liczba bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{specific}$ zgodnie z poniższym wzorem, podzielona przez całkowitą liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w danym roku;

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x wynosi 15 % w latach 2025–2029 oraz [...] [35] % **począwszy** od roku 2030.

CZEŚĆ B. DOCELOWE INDYWIDUALNE POZIOMY EMISJI CO₂ DLA LEKKICH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH

1. W 2020 r. indywidualne poziomy emisji CO₂ dla każdego lekkiego pojazdu użytkowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

gdzie:

M	=	masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy w kilogramach (kg)
M ₀	=	1766,4
a	=	0,096.

2. Docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta w 2020 r. oblicza się jako średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego w tym roku kalendarzowym, którego jest on producentem.

3. Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta w 2021 r. oblicza się w następujący sposób:

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP = Gdzie:

WLTP _{CO2}	WLTP _{CO2}	oznacza średni indywidualny poziom emisji CO ₂ w 2020 r. określony zgodnie z załącznikiem XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 bez uwzględniania ograniczenia emisji CO ₂ wynikającego z zastosowania przepisów art. 11 wspomnianego rozporządzenia;
NEDC _{CO2}		oznacza średni indywidualny poziom emisji CO ₂ w 2020 r. określony zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1152 bez uwzględniania ograniczenia emisji CO ₂ wynikającego z zastosowania przepisów art. 11 wspomnianego rozporządzenia;
NEDC _{cel 2020}		oznacza indywidualny poziom emisji w 2020 r. obliczony zgodnie z pkt 1 i 2 niniejszego załącznika.

4. Dla lat kalendarzowych 2021–2024 indywidualny poziom emisji dla danego producenta oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Docelowy indywidualny poziom emisji} = \text{WLTP}_{\text{cel referencyjny}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

Gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP w 2021 r. obliczony zgodnie z pkt 3;

a wynosi 0,096;

M_{θ} oznacza średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M) nowych zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych w docelowym roku w kilogramach (kg);

M_0 wynosi 1766,4 w 2020 r., a w latach 2021, 2022 i 2023 jest to wartość przyjęta na podstawie art. 13 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, natomiast w roku 2024 jest to wartość przyjęta na podstawie art. 13 ust. 1 lit. b) niniejszego rozporządzenia;

$M_{\theta 2020}$ oznacza średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy (M) nowych zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych w 2020 r. w kilogramach (kg);

$M_{0,2020}$ wynosi 1766,4.

5. W przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo w odniesieniu do opartego na NEDC indywidualnego poziomu emisji na rok 2021, poziom docelowy w ramach odstępstwa w oparciu o WLTP oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021 \text{ target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021 \text{ target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Gdzie:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ oznacza $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ zdefiniowane w pkt 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ oznacza $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ zdefiniowane w pkt 3;

$\text{NEDC}_{\text{cel } 2021}$ oznacza indywidualny poziom emisji na 2021 r. przyznany przez Komisję na podstawie art. 10 niniejszego rozporządzenia.

6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów i docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ dla producenta oblicza się w następujący sposób:

6.0. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych samochodów, wartości odniesienia₂₀₂₁ określonych dla poszczególnych producentów, do których ma zastosowanie docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4.

Wartość odniesienia₂₀₂₁ określa się dla każdego producenta w sposób następujący:

wartość odniesienia₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, \text{mierzone}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020 \text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

gdzie:

$WLTP_{CO_2, \text{mierzone}}$ oznacza średnią, określoną dla poszczególnych producentów, zmierzonych emisji CO₂ (cykl mieszany) dla każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego w 2020 r. określonych i przekazanych zgodnie z art. 7a ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152;

$NEDC_{\text{cel}2020}$ i $NEDC_{CO_2}$ zdefiniowano w pkt 3;

$M_{\emptyset 2021}$ oznacza średnią wartość masy w stanie gotowym do jazdy nowych zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta w 2021 r. w kilogramach (kg);

M_0 oznacza wartość M_0 zgodnie z jej definicją w pkt 4 dla roku 2021;

a, $M_{\emptyset 2020}$, $M_{0,2020}$ są zgodne z ich definicją w pkt 4.

6.1. Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2025 i 2030

6.1.1. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów w latach 2025–2029

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₂₅)

gdzie:

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ [...] zdefiniowano w pkt 6.0;

Współczynnik redukcji₂₀₂₅ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 4 lit. b)

6.1.2. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r.

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 - współczynnik redukcji₂₀₃₀)

gdzie:

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ [...] zdefiniowano w pkt 6.0;

Współczynnik redukcji₂₀₃₀ oznacza zmniejszenie określone w art. 1 ust. 5 lit. b)

6.2. Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji od 2025 r.

6.2.1. 2025 do 2029

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów $w_{2025+} \alpha \cdot (TM - TM_0)$

gdzie:

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów w_{2025} określa się zgodnie z pkt 6.1.1;

α oznacza a_{2025} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest nie większa niż wartość TM_0 wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d) oraz a_{2021} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest większa niż wartość TM_0 wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d),

Gdzie:

a_{2025} wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniająca) i indywidualnych poziomów emisji CO_2 (zmienna zależna) każdego nowo zarejestrowanego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.

średni poziom emisji i_{2021} oznacza średnią indywidualnych poziomów emisji CO_2 wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w 2021 r. tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;

TM_0 oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.2.2. Od 2030 r.

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀₊ $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

gdzie:

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ określa się zgodnie z pkt 6.1.2;

α oznacza a_{2030} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest nie większa niż wartość TM_0 wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d) oraz a_{2021} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowo zarejestrowanych pojazdów producenta jest większa niż wartość TM_0 wyznaczona zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d),

Gdzie:

a_{2030} wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna objaśniająca) i indywidualnych poziomów emisji CO₂ (zmienna zależna) każdego nowo zarejestrowanego pojazdu w unijnym parku pojazdów w 2021 r.

średni poziom emisji₂₀₂₁ oznacza średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w 2021 r. tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach, wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w odpowiednim roku kalendarzowym;

TM₀ oznacza wartość wyznaczoną zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. d).

6.3. Docelowe indywidualne poziomy emisji od 2025 r.

6.3.1. Od 2025 r. do 2029 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – (\emptyset_{cele} – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅)) · współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.1;

\emptyset_{cele} oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji wyznaczonych zgodnie z pkt 6.2.1;

współczynnik ZLEV jest równy $(1+y-x)$, chyba że ta wartość jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 lub 1,0 w zależności od przypadku.

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako całkowita liczba bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{\text{specific}}$ zgodnie z poniższym wzorem, podzielona przez całkowitą liczbę lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w odpowiednim roku kalendarzowym;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions}}{50} \right)$$

x wynosi 15 %.

6.3.2. Od 2030 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – (\emptyset_{cele} – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów 2025)) · współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.2;

\emptyset_{cele} oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji wyznaczonych zgodnie z pkt 6.2.2;

współczynnik ZLEV jest równy $(1+y-x)$, chyba że ta wartość jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 lub 1,0 w zależności od przypadku.

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowo zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako całkowita liczba bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{\text{specific}}$ zgodnie z poniższym wzorem, podzielona przez całkowitą liczbę lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w odpowiednim roku kalendarzowym;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions}}{50} \right)$$

x wynosi 30 %.

ZAŁĄCZNIK II

MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI Z NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

CZĘŚĆ A – Gromadzenie danych dotyczących nowych samochodów osobowych oraz określanie informacji związanych z monitorowaniem poziomu CO₂

1. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii M1 na ich terytorium:

- a) producent;
- b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
- c) typ, wariant i wersja (w stosownych przypadkach);
- d) marka i nazwa handlowa;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) całkowita liczba nowych rejestracji;
- g) masa w stanie gotowym do jazdy;
- h) indywidualny poziom emisji CO₂ (NEDC i WLTP) ;
- i) powierzchnia postojowa rozstaw osi, rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół drugiej osi;
- j) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- k) pojemność silnika;
- l) zużycie energii elektrycznej;
- m) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji CO₂ w związku z daną technologią innowacyjną (NEDC i WLTP);
- n) maksymalna moc netto;
- o) numer identyfikacyjny pojazdu;
- p) masa próbna WLTP;
- q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153;
- r) kategoria pojazdu zarejestrowanego;

- s) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów;
- t) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach.

Państwa członkowskie udostępniają Komisji, zgodnie z art. 7, wszystkie parametry wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w sekcji 2 części B.

2. Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą ze świadectwa zgodności danego samochodu osobowego. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.

3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:

- a) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE;
- b) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;
- c) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

CZĘŚĆ B — Format przekazywania danych

Dla każdego roku państwa członkowskie przekazują informacje określone w części A pkt 1 i 3 w następującym formacie:

Sekcja 1 — Dane z monitoringu w formie zagregowanej

Państwo członkowskie ²⁷	
Rok	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych podlegających homologacji typu WE	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych samochodów osobowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	

²⁷ Kody ISO 3166 alpha-2 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to, odpowiednio, „EL” i „UK”.

Sekcja 2 — Szczegółowe dane z monitoringu — zapis dotyczący jednego pojazdu

Odniesienie do części A pkt 1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu
a)	Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM)
	Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego ¹
b)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie
c)	Typ
	Wariant
	Wersja
d)	Marka i nazwa handlowa
e)	Kategoria pojazdu z homologacją typu
f)	Całkowita liczba nowych rejestracji
g)	Masa w stanie gotowym do jazdy
h)	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość NEDC do dnia 31 grudnia 2020 r., z wyjątkiem pojazdów, które podlegają przepisom art. 5, dla których to pojazdów wartość NEDC określa się do dnia 31 grudnia 2022 r. zgodnie z art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153
	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP
i)	Rozstaw osi
	Rozstaw kół osi kierowanej (oś 1)
	Rozstaw kół drugiej osi (oś 2)

j)	Rodzaj paliwa
	Rodzaj zasilania
k)	Pojemność silnika (cm ³)
l)	Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)
m)	Kod ekoinnovazione
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ NEDC, dzięki ekoinnovazione do roku 2020 włącznie
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ WLTP, w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych
n)	Maksymalna moc netto
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu
p)	Masa próbna WLTP
q)	Współczynnik odchylenia De (o ile jest znany)
	Współczynnik weryfikacji (o ile jest znany)
r)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego
s)	Numer identyfikacyjny rodziny pojazdów
t)	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach

Uwagi:

¹ W przypadku homologacji krajowej udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach (NSS) lub dopuszczeń indywidualnych (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie „Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego”, a w kolumnie „Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE” określa się jedno z poniższych: „AA-NSS” lub „AA-IVA”, w zależności od przypadku.

ZAŁĄCZNIK III

MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ODNIESIENIU DO EMISJI Z LEKKICH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH

A. Gromadzenie danych dotyczących lekkich pojazdów użytkowych i określanie informacji dotyczących monitorowania CO₂

I. Szczegółowe dane

1.1. Pojazdy kompletne zarejestrowane w kategorii N₁

W przypadku pojazdów kompletnych z homologacją typu WE, zarejestrowanych w kategorii N₁ państwa członkowskie dla każdego roku kalendarzowego ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego przy jego pierwszej rejestracji na ich terytorium:

- a) producent;
- b) numer homologacji typu z rozszerzeniem;
- c) typ, wariant i wersja;
- d) marka;
- e) kategoria pojazdu z homologacją typu;
- f) kategoria pojazdu zarejestrowanego;
- g) indywidualny poziom emisji CO₂ (NEDC i WLTP) ;
- h) masa w stanie gotowym do jazdy;
- i) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;
- j) powierzchnia postojowa rozstaw osi, rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół drugiej osi;
- k) rodzaj paliwa i rodzaj zasilania;
- l) pojemność silnika;
- m) zużycie energii elektrycznej;
- n) kod technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych oraz zmniejszenie emisji CO₂ w związku z daną technologią innowacyjną (NEDC i WLTP);

- o) numer identyfikacyjny pojazdu;
- p) masa próbna WLTP;
- q) współczynniki odchylenia i weryfikacji, o których mowa w pkt 3.2.8 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152;
- r) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów określony zgodnie z pkt 5.0 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;
- s) zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach.

Państwa członkowskie udostępniają Komisji, zgodnie z art. 7, wszystkie parametry wymienione w niniejszym punkcie w formacie określonym w części C sekcja 2 niniejszego załącznika.

1.2. Pojazdy, którym udzielono wielostopniowej homologacji typu, zarejestrowane jako pojazdy kategorii N₁

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo zarejestrowanych jako pojazdy kategorii N₁ państwa członkowskie dla każdego roku kalendarzowego ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do:

- a) pojazdu podstawowego (niekompletnego): dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o) lub, zamiast danych określonych w lit. h) i i), dodaną masę standardową podaną w ramach informacji dotyczących homologacji typu, o których mowa w pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- b) pojazdu podstawowego (kompletnego): dane określone w pkt 1.1 lit. a), b), c), d), e), g), h), i), n) i o);
- c) pojazdu skompletowanego: dane określone w pkt 1.1 lit. a), f), g), h), j), k), l), m) i o).

W przypadku gdy w odniesieniu do pojazdu podstawowego nie można przekazać żadnych z danych, o których mowa w lit. a) i b) niniejszego punktu, państwo członkowskie przekazuje zamiast nich dane dotyczące pojazdu skompletowanego.

W przypadku skompletowanych pojazdów kategorii N₁ stosuje się format określony w części C sekcja 2.

Numeru identyfikacyjnego pojazdu, o którym mowa w pkt 1.1 lit. o), nie podaje się do wiadomości publicznej.

2. Szczegółowe informacje, o których mowa w pkt 1, pochodzą ze świadectwa zgodności. W przypadku pojazdów o podwójnym zasilaniu (benzyna/gaz), których świadectwa zgodności podają wartość indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego z tych paliw, państwa członkowskie wykorzystują jedynie zmierzoną wartość dla gazu.

3. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie określają:
- a) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających homologacji typu WE;
 - b) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających wielostopniowej homologacji typu WE, o ile jest znana;
 - c) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych objętych dopuszczeniem indywidualnym;
 - d) całkowitą liczbę nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

B. Metodyka określania informacji dotyczących monitorowania CO₂ dla nowych lekkich pojazdów użytkowych

Informacje dotyczące monitorowania, które państwa członkowskie są zobowiązane określić zgodnie z częścią A pkt 1 i 3 niniejszego załącznika, ustala się zgodnie z metodyką przedstawioną w niniejszej części.

1. Liczba zarejestrowanych nowych lekkich pojazdów użytkowych

Państwa członkowskie określają liczbę nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych na ich terytorium w odnośnym roku podlegającym monitorowaniu z podziałem na pojazdy podlegające homologacji typu WE, dopuszczeniu indywidualnemu oraz krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach i, o ile jest znana, liczbę pojazdów budowanych wieloetapowo.

2. Pojazdy skompletowane

W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo indywidualne poziomy emisji CO₂ pojazdów skompletowanych są przyznane producentowi pojazdu podstawowego.

Aby zapewnić reprezentatywność wartości emisji CO₂, efektywności paliwowej oraz masy skompletowanego pojazdu nie obciążając zbytnio producenta pojazdu podstawowego, Komisja opracowuje specjalną procedurę monitorowania i, w stosownych przypadkach wprowadzi niezbędne zmiany do stosownych przepisów dotyczących homologacji typu.

Niezależnie od tego, że, na potrzeby obliczenia wartości poziomu emisji w 2020 r. zgodnie z pkt 2 części B załącznika I, dodana masa standardowa jest wykorzystana w części C niniejszego załącznika, w przypadkach, w których wartości tej masy nie da się określić, do wstępnego obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji, o którym mowa w art. 7 ust. 4, można stosować masę w stanie gotowym do jazdy pojazdu skompletowanego.

W przypadku gdy pojazd podstawowy jest pojazdem kompletnym, masa tego pojazdu w stanie gotowym do jazdy jest wykorzystywana do obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji. Jednakże w przypadku gdy wartość tej masy nie może zostać określona, do obliczenia docelowego indywidualnego poziomu emisji może zostać wykorzystana masa skompletowanego pojazdu w stanie gotowym do jazdy.

C. Formaty przekazywania danych

Dla każdego roku państwa członkowskie przekazują informacje określone w części A pkt 1 i 3 w następującym formacie:

<i>Sekcja 1 — Dane z monitoringu w formie zagregowanej</i>	
Państwo członkowskie ²⁸	
Rok	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających homologacji typu WE	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych objętych dopuszczeniem indywidualnym	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych objętych krajową homologacją typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach	
Całkowita liczba nowych rejestracji nowych lekkich pojazdów użytkowych podlegających wielostopniowej homologacji typu (o ile jest znana)	

²⁸ Kody ISO 3166 alpha-2 z wyjątkiem Grecji i Zjednoczonego Królestwa, których kody to, odpowiednio, „EL” i „UK”.

Sekcja 2 — Szczegółowe dane z monitoringu — zapis dotyczący jednego pojazdu

Odniesienie do części A pkt 1.1	Szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego zarejestrowanego pojazdu ⁽¹⁾
a)	Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE ⁽²⁾
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM) POJAZD KOMPLETNY/POJAZD PODSTAWOWY ⁽³⁾
	Nazwa producenta — deklaracja producenta oryginalnego wyposażenia (OEM) POJAZD SKOMPLETOWANY ⁽³⁾
	Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego ⁽²⁾
b)	Numer homologacji typu i jego rozszerzenie
c)	Typ
	Wariant
	Wersja
d)	Marka
e)	Kategoria pojazdu z homologacją typu
f)	Kategoria pojazdu zarejestrowanego
g)	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość NEDC do dnia 31 grudnia 2020 r.
	Indywidualny poziom emisji CO ₂ (cykl mieszany) Wartość WLTP
h)	Masa w stanie gotowym do jazdy POJAZD PODSTAWOWY
	Masa w stanie gotowym do jazdy POJAZD SKOMPLETOWANY/POJAZD KOMPLETNY
i) ⁽⁴⁾	Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita

j)	Rozstaw osi
	Rozstaw kół oś kierowana (oś 1)
	Rozstaw kół druga oś (oś 2)
k)	Rodzaj paliwa
	Rodzaj zasilania
l)	Pojemność silnika (cm ³)
m)	Zużycie energii elektrycznej (w Wh/km)
n)	Kod ekoinnovacji
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ NEDC, w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych do dnia 31 grudnia 2020 r.
	Całkowite ograniczenie emisji CO ₂ WLTP, w wyniku zastosowania innowacji ekologicznych
o)	Numer identyfikacyjny pojazdu
p)	Masa próbna WLTP
q)	Współczynnik odchylenia De (o ile jest znany)
	Współczynnik weryfikacji (o ile jest znany)
r)	Numer identyfikacyjny rodziny pojazdów
s)	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną, w stosownych przypadkach
Pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE ²⁹	Dodana masa standardowa (w stosownych przypadkach w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo)

²⁹ W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo masę w stanie gotowym do jazdy i technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego można zastąpić dodaną masą standardową określoną w informacjach dotyczących homologacji typu zgodnie z pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE.

Uwagi:

- (1) Jeżeli, w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo, nie można przedstawić danych dotyczących pojazdu podstawowego, państwo członkowskie przekazuje co najmniej informacje określone w tym formacie w odniesieniu do pojazdu skompletowanego.
- (2) W przypadku homologacji krajowej udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach (NSS) lub dopuszczeń indywidualnych (IVA) nazwę producenta podaje się w kolumnie „Nazwa producenta w rejestrze państwa członkowskiego”, a w kolumnie „Nazwa producenta — standardowe oznaczenie UE” określa się jedno z poniższych: „AA-NSS” lub „AA-IVA”, w zależności od przypadku.
- (3) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać nazwę producenta pojazdu podstawowego (niekompletnego/kompletnego). Jeżeli nazwa producenta pojazdu podstawowego nie jest znana, podać tylko nazwę producenta pojazdu skompletowanego.
- (4) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo podać technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego.
- (5) W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo masę w stanie gotowym do jazdy i technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu podstawowego można zastąpić dodaną masą standardową określoną w informacjach dotyczących homologacji typu zgodnie z pkt 2.17.2 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE.

ZAŁĄCZNIK IV

Uchylone rozporządzenia i wykaz ich kolejnych zmian

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009	(Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1)
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 397/2013	(Dz.U. L 120 z 1.5.2013, s. 4)
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 333/2014	(Dz.U. L 103 z 5.4.2014, s. 15)
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/6	(Dz.U. L 003 z 7.1.2015, s. 1)
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1502	(Dz.U. L 221 z 26.8.2017, s. 4)
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011	(Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1)
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 205/2012	(Dz.U. L 072 z 10.3.2012, s. 2)
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 253/2014	(Dz.U. L 084 z 20.3.2014, s. 38)
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 404/2014	(Dz.U. L 121 z 24.4.2014, s. 1)
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/748	(Dz.U. L 113 z 29.4.2017, s. 9)
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1499	(Dz.U. L 219 z 25.8.2017, s. 1)

ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009	Rozporządzenie (UE) nr 510/2011	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1 akapit pierwszy	Art. 1 ust. 1	Art. 1 ust. 1
Art. 1 akapit drugi	Art. 1 ust. 2	Art. 1 ust. 2
Art. 1 akapit trzeci	–	Art. 1 ust. 3
–	–	Art. 1 ust. 4
Art. 2 ust. 1	Art. 2 ust. 1	Art. 2 ust. 1
Art. 2 ust. 2	Art. 2 ust. 2	Art. 2 ust. 2
Art. 2 ust. 3	Art. 2 ust. 3	Art. 2 ust. 3
Art. 2 ust. 4	Art. 2 ust. 4	Art. 2 ust. 4
Art. 3 ust. 1, część wprowadzająca	Art. 3 ust. 1, część wprowadzająca	Art. 3 ust. 1, część wprowadzająca
Art. 3 ust. 1 lit. a) i b)	Art. 3 ust. 1 lit. a) i b)	Art. 3 ust. 1 lit. a) i b)
–	Art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e)	Art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e)
Art. 3 ust. 1 lit. c) i d)	Art. 3 ust. 1 lit. f) i g)	Art. 3 ust. 1 lit. f) i g)
Art. 3 ust. 1 lit. e)	Art. 3 ust. 1 lit. j)	–
Art. 3 ust. 1 lit. f) i g)	Art. 3 ust. 1 lit. h) i i)	Art. 3 ust. 1 lit. h) i i)
–	–	Art. 3 ust. 1 lit. j), k) i l)
Art. 3 ust. 1 lit. k)	–	–
Art. 3 ust. 2	Art. 3 ust. 2	Art. 3 ust. 2
Art. 4 ust. 1	–	–

–	–	Art. 4 ust. 1, część wprowadzająca
–	–	Art. 4 ust. 1 lit. a)
–	Art. 4 akapit pierwszy	Art. 4 ust. 1 lit. b)
–	–	Art. 4 ust. 1 lit. c)
–	Art. 4 akapit drugi	Art. 4 ust. 2
Art. 4 akapit drugi	Art. 4 akapit trzeci	Art. 4 ust. 3
Art. 5	Art. 5	–
Art. 5a	–	Art. 5
Art. 6	Art. 6	–
Art. 7 ust. 1	Art. 7 ust. 1	Art. 6 ust. 1
Art. 7 ust. 2 lit. a), b) i c)	Art. 7 ust. 2 lit. a), b) i c)	Art. 6 ust. 2 lit. a), b) i c)
–	–	Art. 6 ust. 2 lit. d)
Art. 7 ust. 3	Art. 7 ust. 3	Art. 6 ust. 3
Art. 7 ust. 4	Art. 7 ust. 4	Art. 6 ust. 4
Art. 7 ust. 5	Art. 7 ust. 5	Art. 6 ust. 5
Art. 7 ust. 6	Art. 7 ust. 6	Art. 6 ust. 6
Art. 7 ust. 7	Art. 7 ust. 7	Art. 6 ust. 7
Art. 8 ust. 1	Art. 8 ust. 1	Art. 7 ust. 1
Art. 8 ust. 2	Art. 8 ust. 2	Art. 7 ust. 2
Art. 8 ust. 3	Art. 8 ust. 3	Art. 7 ust. 3
Art. 8 ust. 4 akapit pierwszy i drugi	Art. 8 ust. 4 akapit pierwszy i drugi	Art. 7 ust. 4 akapit pierwszy i drugi

Art. 8 ust. 4 akapit trzeci	–	Art. 7 ust. 4 akapit trzeci
Art. 8 ust. 5 akapit pierwszy	Art. 8 ust. 5	Art. 7 ust. 5 akapit pierwszy
Art. 8 ust. 5 akapit drugi	Art. 8 ust. 6	–
Art. 8 ust. 6	Art. 8 ust. 7	–
Art. 8 ust. 7	–	Art. 7 ust. 6 akapit pierwszy
–	–	Art. 7 ust. 6 akapit drugi
–	Art. 8 ust. 8	–
Art. 8 ust. 8	–	–
Art. 8 ust. 9	Art. 8 ust. 9	Art. 7 ust. 7
–	–	Art. 7 ust. 8
–	Art. 8 ust. 10	Art. 7 ust. 9
Art. 9 ust. 1	Art. 9 ust. 1	Art. 8 ust. 1
Art. 9 ust. 2 akapit pierwszy, część wprowadzająca	Art. 9 ust. 2 akapit pierwszy, część wprowadzająca	Art. 8 ust. 2
Art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)	Art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)	–
Art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. b)	Art. 9 ust. 2 akapit pierwszy lit. b)	Art. 8 ust. 2
Art. 9 ust. 2 akapit drugi	Art. 9 ust. 2 akapit drugi	Art. 8 ust. 2 akapit drugi
Art. 9 ust. 3	Art. 9 ust. 3	Art. 8 ust. 3
Art. 9 ust. 4	Art. 9 ust. 4	Art. 8 ust. 4
Art. 10 ust. 1, część wprowadzająca	Art. 10 ust. 1, część wprowadzająca	Art. 9 ust. 1, część wprowadzająca

Art. 10 ust. 1 lit. a), b), c), d) i e)	Art. 10 ust. 1 lit. a), b), c), d) i e)	Art. 9 ust. 1 lit. a), b), c), d) i e)
–	–	Art. 9 ust. 1 lit. f)
Art. 10 ust. 2	Art. 10 ust. 2	Art. 9 ust. 2
Art. 11 ust. 1	Art. 11 ust. 1	Art. 10 ust. 1
Art. 11 ust. 2	Art. 11 ust. 2	Art. 10 ust. 2
Art. 11 ust. 3	Art. 11 ust. 3	Art. 10 ust. 3
Art. 11 ust. 4 akapit pierwszy	–	Art. 10 ust. 4 akapit pierwszy
Art. 11 ust. 4 akapit drugi, część wprowadzająca	–	Art. 10 ust. 4 akapit drugi, część wprowadzająca
Art. 11 ust. 4 akapit drugi lit. a)	–	Art. 10 ust. 4 akapit drugi lit. a)
Art. 11 ust. 4 akapit drugi lit. b)	–	–
Art. 11 ust. 4 akapit drugi lit. c)	–	Art. 10 ust. 4 akapit drugi lit. b)
Art. 11 ust. 4 akapit trzeci i czwarty	–	Art. 10 ust. 4 akapit trzeci i czwarty
Art. 11 ust. 5	Art. 11 ust. 4	Art. 10 ust. 5
Art. 11 ust. 6	Art. 11 ust. 5	Art. 10 ust. 6
Art. 11 ust. 7	Art. 11 ust. 6	Art. 10 ust. 7
Art. 11 ust. 8	Art. 11 ust. 7	Art. 10 ust. 8
Art. 11 ust. 9	Art. 11 ust. 8	Art. 10 ust. 9
Art. 12 ust. 1 akapit pierwszy	Art. 12 ust. 1 akapit pierwszy	Art. 11 ust. 1 akapit pierwszy
Art. 12 ust. 1 akapit drugi	–	Art. 11 ust. 1 akapit drugi

Art. 12 ust. 1 akapit trzeci	Art. 12 ust. 1 akapit drugi	Art. 11 ust. 1 akapit trzeci
–	–	Art. 11 ust. 1 akapit czwarty
Art. 12 ust. 2	Art. 12 ust. 2	Art. 11 ust. 2
Art. 12 ust. 3	Art. 12 ust. 3	Art. 11 ust. 3
Art. 12 ust. 4	Art. 12 ust. 4	Art. 11 ust. 4
–	–	Art. 12 ust. 1
–	–	Art. 12 ust. 2
–	–	Art. 12 ust. 3
Art. 13 ust. 1	–	–
–	–	Art. 13, tytuł
–	–	Art. 13 ust. 1 akapit pierwszy, część wprowadzająca
Art. 13 ust. 2 akapit pierwszy	–	Art. 13 ust. 1 lit. a)
–	Art. 13 ust. 2	Art. 13 ust. 1 lit. b)
		Art. 13 ust. 1 lit. c) i d)
Art. 13 ust. 2 akapit drugi	–	–
Art. 13 ust. 2 akapit trzeci	–	Art. 13 ust. 2
–	Art. 13 ust. 1	Art. 14 ust. 1
–	Art. 13 ust. 4	–
–	Art. 13 ust. 5	–
Art. 13 ust. 3	Art. 13 ust. 6	Art. 14 ust. 2
Art. 13 ust. 4	–	–
Art. 13 ust. 5	–	–

Art. 13 ust. 6	Art. 13 ust. 3	–
Art. 13 ust. 7	–	Art. 14 ust. 3
Art. 14 ust. 1	Art. 14 ust. 1	Art. 15 ust. 1
Art. 14 ust. 2	Art. 14 ust. 2	Art. 15 ust. 2
Art. 14 ust. 3	Art. 14 ust. 3	Art. 15 ust. 3
Art. 14a ust. 1	Art. 15 ust. 3	Art. 16 ust. 1
Art. 14a ust. 2	Art. 15 ust. 1	Art. 16 ust. 2
Art. 14a ust. 3	Art. 16	Art. 16 ust. 3
Art. 14a ust. 4	Art. 15 ust. 2	–
Art. 14a ust. 5	Art. 17	–
–	–	Art. 17
Art. 15	–	Art. 17
Art. 16	Art. 18	Art. 18
Załącznik I	–	Załącznik I, część A
–	Załącznik I	Załącznik I, część B
Załącznik II, część A	–	Załącznik II, część A
Załącznik II, część B	–	–
Załącznik II, część C	–	Załącznik II, część B
–	Załącznik II	Załącznik III
–	–	Załącznik IV
–	–	Załącznik V